スビックに憩うコンステレーション

CONSTELLATION CVA-64 berthed at Subic Bay

整備中のF-4Jファントムは、第92戦闘飛行隊（VF-92）"シルバーキングス"（上）と第96戦闘飛行隊（VF-96）"ファイティングファルコンズ"の所属機。

00
NC
VA-146
USS CONSTELLATION
NAVY

〔前ページ〕第146攻撃飛行隊（VA-146）“ブルーダイアモンヅ”のA-7EコルセアII。手前の機体は指揮官機である。〔上〕第16早期警戒飛行隊（VAW-16）所属のE-2Bホークアイ。〔下〕VA-146のA-7Eと右手にはVF-96のF-4J。

［上］コンステレーションの前部飛行甲板に並んだ各機。F-4J、第165攻撃飛行隊（VA-165）"ブーマーズ"のKA-6Dイントルーダーなどが見える。

［右］VF-92"シルバーキングス"のF-4Jの尾部に画かれたスコードロン・マーキング。黒いスペードのなかに同飛行隊のエンブレム。この機体は飛行隊の指揮官機。

［下］VF-96"ファイティングファルコン"のF-4J。エンジン吸気口の固定ランプに画かれたMiGキラー・マークがよくわかる。

ロックウエル・インターナショナル
XFV-12Aのモックアップ

米海軍の海上統制艦（SCS）に搭載するV/STOL戦闘攻撃機XFV-12Aの地上テスト用モックアップ。ロックウエル・インターナショナルのコロンバス工場にて。機首部分と降着装置はA-4スカイホーク，空気取入口はF-4ファントムのを利用したものである。
(Photo by Rockwell International)

鹿屋基地19周年記念航空祭

左ページは，鹿屋基地航空祭に展示された大村航空隊所属のグラマンUF-2アルバトロス水陸両用多用途飛行艇。大村航空隊は，UF-2を5機保有している。
〔上〕鹿屋教育航空群，第203教育航空隊所属のP2V-7ネプチューン対潜哨戒機。同隊のP2V-7は，翼端増槽の外側半分をデイグロに塗装している。
〔下〕第1航空群，第1航空隊所属の川崎P-2J対潜哨戒機。

〔上〕下総基地から飛来した第4航空群，第3航空隊所属のP2V-7対潜哨戒機。現在，P2V-7を装備している実戦部隊は，下総の第3航空隊と八戸の第4航空隊だけであり，次第に第1線から退きつつある。
〔下〕大村から飛来した大村航空隊，第2飛行隊所属のシコルスキHSS-IN対潜ヘリコプタ。HSS-INは，今年夏までには全機が退役することが予定されているので，航空祭に展示されるのは，これが最後になるかも知れない。

韓国に展示されているB-29

B-29 displaced in a memorial plaza, near Seoul

韓国のソウル市郊外の5.16広場に展示されているB-29スーパーフォートレス。2次大戦および動乱で活躍した機体を集めて"平和と自由"の象徴として末長く保存し，同時に航空思想の高揚をはかろうという主旨のもとに展示されることになったもの。今後も各種の機体を集めて一般の観覧に供するという。

(Photos by Mr. Hideo Fujimaki)

(86ページ本文記事参照)

〔上〕B-29右主翼の内側エンジン部。〔下〕爆弾倉内に吊された爆弾。模擬爆弾であるが機体の各部塗装とともに，現役当時のものに忠実に再現されている。整備がゆきとどいた機体で，いまでも飛行可能ともいえる状態であるという。この広場には国会議事堂も建設されており，航空機の展示場としては，またとない好条件の地である。

〔上〕B-29と並んで展示されているP-51Dムスタング。韓国軍がT-6につづいて装備した機は、動乱で大活躍。空軍の多くのヒーローを生んでいる。

〔右〕250kg爆弾を吊したT-6キサン。練習機ではあるが動しては戦闘爆撃機として使われた。

〔下〕退役したF-86D。韓国軍が装備した最初の全天候ジット戦闘機。

規在展示されているのは，以上の4機種ではあるが，将来B-26F9Fクーガー，グローブマスターなども展示するため，各方面に働きかけているという。

クラークフィールドに飛来したF-4D

（Photos by SSgt. Bill Sch

フィリピンのクラークフィールド米空軍基地に飛来したF-4DファントムII。これは同基地に勤務する米空軍のシエル曹
が撮影したもの。同曹長は熱心な航空ファンの一人。なかなかあじのあるスナップである。

〔上〕離陸する"PN"レターのF-4D。第523戦術戦闘飛行隊（523TFS）の所属機（67666）。1970年8月の撮影。〔下〕"L
レターをつけた第366戦術戦闘連隊（366TFW）第390戦術戦闘飛行隊（390TFS）の所属機（67758）。これも70年8月の撮

24ページと同じくシェル曹長のF-4Dスナップ。〔上〕"OY"レターの第555戦術戦闘飛行隊（555TFS）所属機（50720）。70年9月の撮影。〔下〕"FG"レターの第8戦術戦闘連隊（8TFW）第433戦術戦闘飛行隊（433TFS）の所属機（67681）。これは1972年6月10日の撮影である。

（Photos by SSgt. Bill Schell）

ミラージュF.1の量産風景

ミラージュIIIの後継機として開発された制空戦闘機ミラージュF.1の量産風景。ダッソーの最終組立て工場の模様で、文字どおりの量産ライン。フランス空軍が発注している105機がつぎつぎに完成している。

〔上・下〕前ページと同じくミラージュF.1の量産ライン。F.1はSNEOMAアター09K-50ターボジェット（7,200kgst）を装備して最高時速はマッハ2.2。胴体にDEFA30mm機関砲2門を固定装備，マトラR.530空対空ミサイル2発，爆弾4トンの武装をする。フランス空軍の150機のほか，スペインや南アフリカ空軍からも発注されており，そのほかオランダなどへも強力な売込みがつづけられている。なおエンジンをM53（8,500kgst）に換装するスーパーミラージュF.1の製作も決っており，まもなく原型2機が作られる。

S-3Aバイキングの離着艦テスト

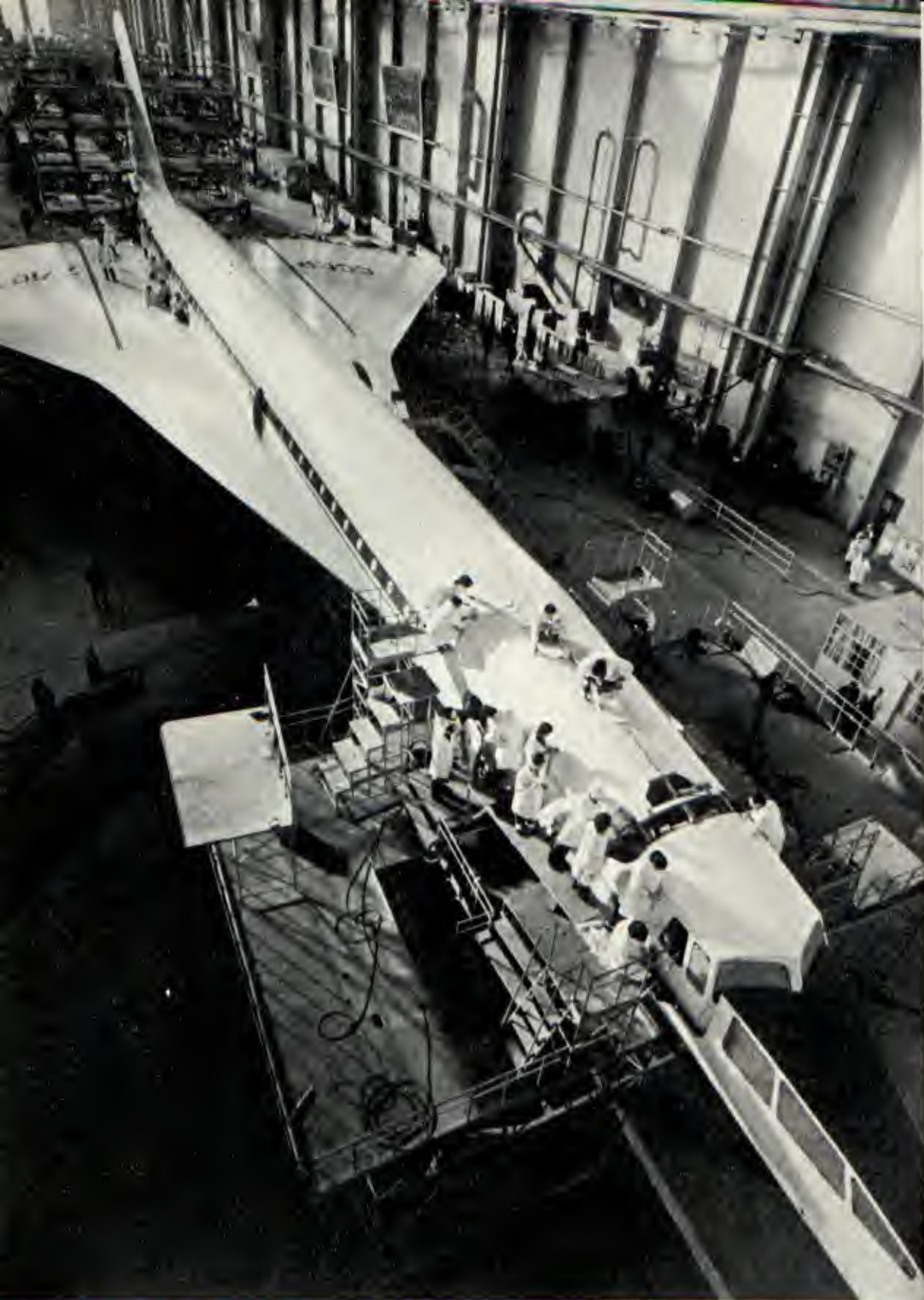
新型艦上対潜機S-3Aバイキングの母艦離着艦テストが開始された。写真上と下は，メリーランド州パタクセント・リバー海軍実験場の滑走路に設けられた"カタパルト"を使ってテスト中のもので，写真上が離艦，下は着艦のシーン。S-3Aはカタパルトで発進した場合，2.2秒で時速220kmまで加速され，着艦時には着速185kmでも，尾部のフックにケーブルを引っかけて，91m滑走するだけで停止することができる。

フイリピンが購入したL-100-20

フィリピン政府が発注していたハーキュリーズの民間型，ロッキードL-100-20の1号機が，4月16日に同政府に引渡された。同政府では4機を発注しており，貨物輸送のほか土木工事用

ダッソーブルゲー・ファルコン10と30

ダッソーブレゲー・ファルコン30（上）とファルコン10（下）。1963年のパリショーに展示されて注目された流麗なファルコン20をスケールダウンしたのが写真下のファルコン10。TFE731-2（1,465kg）エンジン×2，乗客6人乗り。高速の双発ビジネス機としてこれまで700機以上受注している。

写真上は去る3月24日，ボルドーのダッソーブルゲー工場をロールアウトしたファルコン30の1号機。ライカミング502D（2,495kg）×2。ファルコン20をさらにスケールアップして30〜40人乗り。5月から飛行テストが予定されている。

Tu-144の生産工場

先月号の本欄でも紹介したソ連の超音速旅客機Tu-144のボロネフ生産工場。Tu-144は来年の1974年末から1975年初めにかけてアエロフロートの路線に就役させる予定で，量産機の製作もピッチがあげられている。写真の機体は主翼のシリアルから，量産型の3号機と思われる。量産型はすでに2号機がロールアウトしており，まもなく初飛行の予定。3号機も完成まじかで，つづく5機のうちの4機が最終組立てに入っている。

DHCチップマンクとグラマン・マートレット

イギリスの愛読者から送られたスナップ。〔上〕DHCチップマンクT10（WP964）。前線空中指揮機（FAC）として使われた機体で，ミドル・ウォロップ基地に翼を休めているところ。〔下〕ヨービルトン海軍基地の博物館に保管されているグラマン・マートレットI（AL246）。マートレットIはF4F-3ワイルドキャットの援英機。英海軍では81機を装備している。

（Photos by Mr.C.W. Moggridge）

武装テストのXT-2と米空軍のC-130E

上，岐阜基地を発進して飛行テスト中のXT-2 1号機。胴体下面に落下タンクを装備。両主翼下面には2基づつ2.75インチロケット弾ポッドを吊り下げている。4月26日の撮影。 (Photo by Mr.T. Hoshina)

下，横田基地に姿を見せたロッキードC-130E輸送機。第516戦術輸送連隊（516TAW）第348飛行隊（348TAS）の所属機。尾翼と機首にTAC（戦術空軍）のワッペンをつけている。4月初めの撮影。

(Photo by Mr.K. Tokunaga)

フィリピン航空基地カメラ・ルポ ①

軍港スビックに憩う コンステレーション

CONSTELLATION CVA-64 berthed at Subic Bay

フィリピンのアメリカ海軍基地スビックは、南西太平洋に展開する米第7艦隊の補給支援基地。基地はスビック湾をめぐる海岸線。北側の通称スビックから湾の南端のキュービー・ポイントに至る広大な敷地には、飛行場や空母も収容可能というドライ・ドッグを持つ。その施設は極東一、東洋随一の軍港でもある。

ベトナム戦に参加した米海軍の艦船は、すべてここを拠点に出撃、入港して戦塵をぬぐった。今回は、その"スビックに憩うCVA-64コンステレーション"の搭載機である。

前ページおよびこの
ジは、同空母に配備され
いるファントム部隊の
第96戦闘飛行隊（VF-
のF-4J。VF-96は、
ァイテング・ファルコ
が部隊のニックネーム、
翼にその"ファルコン"
き、写真左でおわかりの
うに、エンジン吸気口の
ランプに8つのMiGキ
マークをつけているが、
れ1971年1月以来、同
隊のパイロットたちが
したMiG機の総数を示
のである。前ページとこ
ページは同じ114号機
る。

上の写真も整備中のＶＦ-96所属のＦ-4Ｊ。胴体下の増槽にも“ファルコン”のマークがつけられている。ＶＦ-96の前身はＦ４Ｕコルセアで朝鮮戦争に参加した海軍予備飛行隊のＶＦ-791。のちにＦ９Ｆクーガーに機種を変え、正式の戦闘飛行隊ＶＦ-142となって空母ランドルフで地中海方面に派遣されている。その後ＦＪ-3フュリィ、Ｆ-8クルーセイダーを装備、1962年２月からＦ-4ファントムIIに機種改変、同年６月から現在のＶＦ-96“ファイチング・ファルコン”となった。これまで空母レンジャー、エンタープライズ、アメリカなどに配属されて、ベトナム戦に参加している。現在のＦ-4Ｊに機種が変ったのは1968年。1972年１月からコンステレーションに乗りくんでいる。

下はコンステレーションに配属されているもう一つのファントム部隊、第92戦闘飛行隊（ＶＦ-92）“シルバー・キングス”のＦ-4Ｊ。

このページ3枚もVF-
"シルバー・キングス"
F-4J。コンステレーシ
ンは昨年5月、横須賀に
航しているが、その前の
月、6ヵ月の戦闘航海を
えて本国に帰還途中を
時間でトンキン湾に呼び
どされ、戦列に復帰して
ものはみなさんご承知の
ころ。その頃、コンステ
ーションのファントム
コンビVF-92とVF-96
-4Jは、盛んに北ベト
の空に飛んだ。スピッ
のんびりと戦塵を洗い
すファントムたち。何
りかでとりもどしたゆと
の表情である。

写真上は艦橋から艦首をのぞむ。甲板上にはＶＦ-92、-96のＦ-4Ｊ、Ａ-7ＥコルセアII、Ｅ-2Ｂホークアイなどが並んでいる。Ａ-7ＥコルセアIIの部隊は、第146攻撃飛行隊（ＶＡ-146）"ブルー・ダイアモンヅ"と第147攻撃飛行隊（ＶＡ-147）"アーゴノーツ"の２個飛行隊、Ｅ-２Ｂは第16早期警戒飛行隊（ＶＡＷ-16）の所属機である。

写真下はVA-146のA-7E。飛行連隊の司令官機である。

写真上と左は、第165攻撃飛行隊（ＶＡ-165）"ブーマーズ"のＫＡ-6Ｂ。ＶＡ-165が編成されたのは1960年９月１日、フロリダ州のジャクソンビル基地であった。当初の装備機はＡ-１スカイレイダー。空母オリスカニに配備されて初航海。64年から65年にかけてはコーラルシー、66年はイントレピッドに乗り込んで、ベトナム戦に参加している。67年１月から７月にかけてＡ-６イントルーダーに機種改変。同年11月から翌年５月まで、空母レンジャーでふたたびトンキン湾方面に送られている。1970年２月25日にイントルーダーのＣ型、Ａ-６Ｃを受領、71年３月には写真のＫＡ-６Ｄを装備しており、コンステレーションに配属されたのは昨年の春である。

写真上は飛行甲板中央部。手前にきのこ型のレドームを背負ったE-2Bホークアイ早期警戒機。ノースアイランド海軍基地から派遣されているVAW-116の所属機。右下はその機首部分のクローズアップ。

写真下3枚はハンガー内のEA-6B。電子機器を強化した4座のプラウラーEA-6Bは、第134戦術電子攻撃飛行隊(VAQ-134)"ガルダス"の所属機。主翼下のECMポッドなどがよくわかる。

コンステレーションにはこのほか、RA-5Cビジランティ、戦闘支援ヘリのSH-3Gシーキングも搭載している。RA-5Cは第11重偵察攻撃飛行隊(RVAH-11)、SH-3Gは第6戦闘支援ヘリコプタ飛行隊(HC-6)の所属機である。

鹿屋航空基地の19周年記念航空祭

去る4月8日、海上自衛隊鹿屋航空基地の第19周年記念行事として「鹿屋航空祭」が開催され、基地の一般公開が行なわれた。

P-2J、P2V-7をはじめとする航空機14機種の地上展示と飛行のほか、体験搭乗などが行なわれたが、予定されていたブルーインパルスの曲技飛行とPS-1対潜飛行艇のフライ・パスは天候が悪いため中止となった。

上の写真は、同基地所属の第1航空群、第1航空隊のP-2J対潜哨戒機で、第1航空隊は、P-2Jの最初の実用部隊である。なお、機首上部に見える突起はスモーク・ディテクタで、これは潜水艦の排気を検出して、その所在を探知するのに用いる。

海上自衛隊航空発祥の地、鹿屋基地には、第1航空群と鹿屋教育航空群が展開しており、第1航空群は傘下に第1航空隊（P-2J装備）と第11航空隊（S2F-1装備）、鹿屋教育航空群は第203教育航空隊（P-2J／P2V-7装備）と、第205教育航空隊（YS-11T装備）を持っている。なお、第11航空隊は去る3月、徳島の第3航空群から第1航空群に編入になったもの。

鹿屋教育航空群の第203教育航空隊は、P-2J×4機とP2V-7×15機を装備して、実用機VP課程の操縦教育、第205教育航空隊は、YS-11T機上作業練習機を装備して航空士（TACCOを含む）、対潜機乗員の教育を担当している。写真下はS2F-1トラッカー。

〔上〕第203教育航空隊の2V-7。写真の機体（4618号機）は、国産P2Vの第2号機にあたり、機首監視員席後上方にECMアンテナのフェアリングが見えるのに注意。このECMアンテナは、4617号機から装備を開始したもので、初期の米軍供与機（4601－4616号機）には装備していない。

第203教育航空隊は、実用機VP（対潜哨戒）課程の操縦教育を任務としていて、現在、P2V-7を15機、P-2Jを4機装備しているが、昭和49年度には全機P-2Jに機種改変される予定である。

〔下〕大村航空隊所属のグラマンUF-2。大村航空隊は、UF-2装備の第1飛行隊と、HSS-1N／HSS-2装備の第2飛行隊を持っており、UF-2は5機を装備している。

第2飛行隊のHSS-1Nは、現在HSS-2への機種改変が進められていて、今夏まではHSS-1Nは姿を消す模様である。

上　救難訓練を行なう鹿屋航空基地隊所属のシコルスキS-62救難ヘリコプター　下　退役の日も近い　大村航空隊、第2飛行隊所属のシコルスキHSS-1N対潜ヘリコプター

▼徳島教育航空群、第202教育航空隊所属のビーチクラフトB65練習機

百里基地の航空祭

4月29日、第7航空団百里基地で、恒例の百里航空祭が開催され、多くのマニアや家族連れの見物客でにぎわった。

F-4EJ、F-104J、C-1などの新鋭機の地上展示と飛行、ブルーインパルス・チームの曲技飛行が行なわれ多くの関心を集めたが、やはり人気の中心となったのはF-4EJファントムII。展示された312号機(37-8312)は、黒山の人だかりであった。

▲誘導路をタキシング中の臨時第301飛行隊のF-4EJ(310号機)と、第206飛行隊のF-104J。

▼エプロンから続々と出てくるF-4EJ。この日、展示飛行を行なったF-4EJは合計6機で、303、304、305、308、309、310の各機で、会場上空のフライ・パスやタッチ・アンド・ゴーなどを披露して観衆を沸かせた。

812
960

629

（左上）会場上空を2機編隊でロー・パスするF-4EJ。（中）MU-2Sとともに救難訓練を披露した百里救難隊所属のKV-107-II-5ヘリコプタ。（下）F-4EJとならぶ人気機種、F-104Jのタキシング。胴体下面にサイドワインダーAAMのランチャーを装備している。

（右上）ダイアモンド編隊で飛行中のブルーインパルス・チームのF-86F。相変わらずの見事な曲技飛行で観客の目を集中、まさに航空祭の花形といった感じである。
（下）貨物扉を開いて低空飛行する川崎C-1中型輸送機。貨物扉にフィンが新設されていることに注意。

フォト ニュース

〔上〕英、西ドイツ、イタリアが共同で開発しているMRCA多用途戦闘攻撃機パナビア 200に搭載するRB 199エンジンの飛行テストが開始された。テストベットはバルカン爆撃機。写真はその翼に吊されたRB 199。320飛行時間のテストが行なわれる。

〔右〕5月24日から開催される第30回パリ航空ショーに、オーストラリアが展示を予定しているノーマッドSTOL機のモックアップ。船積みのため梱包しているところ。

〔左〕アメリカ空軍
WACS（空中早期警
制システム）開発用の
ト機、2機のボーイン
-3Aは、現在ウエスチン
ウスとヒューズ両社製
子機器を積んでテスト
あるが、写真の機体は
スチングハウス製のレ
ーを積んだ1機。

ウェスチングハウス
このほどボーイングと
約7,000ドルの契約を結
量産先行型のAWAC
レーダー・サブシステ
設計、製作することに
ている。

〔上2枚〕米海軍で計画している海上統制艦（SCS）に搭載する単発単座のV/STOL戦闘攻撃機XFV-12Aは，ロックウエル・インターナショナルのノースアメリカン航空機部門で開発が進められているが，上の2枚がその完成予想図。左は水平飛行中，右はホバリング中のもの。推力偏向式で，エジェクター・フラップを用いて垂直離着陸を行ない，主翼のエジェクター・フラップの外側に2枚の垂直尾翼を立てた変った形状。前部胴体にM-61 20mm機関砲，胴体下に半埋込式にスパローAAM 4基装備する。

〔下2枚〕オーストラリアのメルボルンに住む16才の少年が研究開発した有視界飛行時の距離測定器。飛行服のポケットに入るほどの大きさで，飛行中のほかの機体はもとより，航路上のあらゆる障害物との距離を簡単にわり出すことができる。高度6,000mでのテストの結果では，71.5Kmの範囲は有効で，正確な距離を出しているという。オーストラリアのある会社で特許を申請中で，まもなく製品として売り出されるが，数多くの小型機が飛び交っているアメリカやオーストラリアではいまから注目している。

MESSERSCHMITT Bf109E

① Bf109E-1, 第132戦闘航空団"リヒトホーフェン"第4連隊所属機。
IV/JG132 "Richthofen"

② Bf109E-4/B, 第54戦闘航空団"グリューンヘルツ"第2連隊所属機。
II/JG54 "Grünherz"

③ Bf109E-4/B, 第210高速戦闘航空団第3連隊所属機。
III/SKG210.

④ Bf109E-1, 第53戦闘航空団"ピーク・アス"第1連隊所属機。
I/JG53 "Pik-As"

⑤ Bf109E-7, 第26戦闘航空団"シュラゲーテル"第3連隊所属機。III/JG26 "Schlageter"

© A. Hashimoto

チャンスボート F4U コルセア

〔上〕1942年夏にデビューしたF4U-1。-1は同年秋に海兵隊に装備され，翌43年2月にガダルカナルの戦場に投入されている。1型の後期のものは，風防

（上）F4U-1D。コルセアが4翅プロペラを装備したのは-4型からであるが，写真の機体は4翅にしてテスト中のものと思われる。コルセアの主翼は逆ガルで，そのまま内側に折りたたむので，初めの頃は，写真のように折りたたみ部分の下面を上面と同じ塗装にしていた。（下）編隊で飛ぶ第17戦闘中隊〈VF-17〉のF4U-1A。手前の機体は海軍のエース，アイラ・ケフォード大尉の乗機

海兵隊のF4Uコルセア

梯形編隊で飛行中の海兵隊のF4U-4。戦後の撮影である。

（上）前ページ下と同じくアイラ・ケプフォード大尉のF4U-1A。同大尉は17機撃墜で米海軍第6位のエース。写真は16機撃墜のころ，1944年2月，ソロモンのニュージョージア地区で作戦中のシーンである。

（下）空母フランクリン（CV-13）に配備されたF4U-1D。発進直前のスナップ。海兵隊のVMF-214またはVMF-452どちらかの所属機である。

〔右上〕海兵隊のエースの一人C.デロング大尉の乗機。胴体に11機半撃墜のマークを画いている。1944年の撮影。

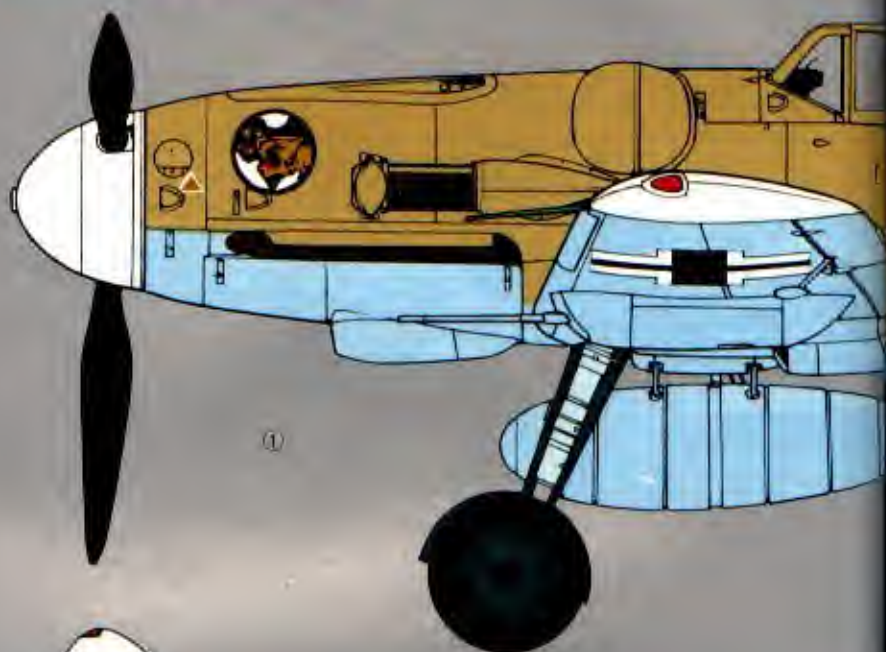
〔右下〕右主翼にAIレーダーを装備した夜間戦闘型のF4U-2。空母ウインダムベイ（CVE-92）から順次発進するところ。

LK
MARINES
VMF(N)-114
17

WS
5
WS

［左ページ］第17戦闘中隊(VF-17)のF4U-4。VF-17のコルセアは1943年11月から44年2月まで，陸上航空部隊としてニュージョジアやブーゲンビル方面で戦闘しているが，そのころは100ページ上の写真にあるように1型であった。ここの写真は戦後の撮影であるが，機首には1型の頃と同じように，どくろの"ジョリイロジャー"マークをつけている。

［上］これも戦後のコルセアで海兵隊のF4U-4。主翼下に500lb爆弾を装備している。

（下）朝鮮動乱で活躍したコルセア。第22戦闘中隊(VF-22)のF4U-4で，空母ボクサーから発進するところ。離艦の事故にそなえて，空母のまわりをシコルスキH03Sヘリが舞っている。1951年夏の撮影

① Bf109G/Trop，第27戦闘航空団第1飛行隊所属機，リビア，1942年。
I/JG27，Libya 1942.

② Bf109F，第54戦闘航空団"グリューンヘルツ"第9中隊所属機，1942～43年冬，ロシア戦線。
9/JG54 "Grünherz", Russia, Winter 1942/43.

③ Bf109F-4/B，第2戦闘航空団"リヒトホーフェン"第10（長距離戦闘爆撃）中隊所属機。
10 (Jabo) /JG2 "Richthofen".

④ Bf109G-6，第3戦闘航空団"ウーデット"第5中隊所属機，オランダ，1943年。
5/JG3 "Udet", Holland 1943.

⑤ 図①の機体の平面図。
Plane figure of ① aircraft.

②
1
③
1
④
10

ハイモデリングのための

レベル資料集

メッサーシュミットBf109F～G

MESSERSCHMITT Bf109F～G

☆キットについて☆

メッサーシュミットBf109E～Gの決定版としてレベルの1/32スケール大型キットが，F型とG型の2種発売されているのは，すでにご存知のとおりである。この両キットはプラ・キットのお手本ともいえる精巧な仕上りを示す優秀作品で実感の出たエンジンを内蔵，詳細なコクピットをもつオール可動式モデルである。

☆塗装について☆

図①　Bf109G Tropで I/JG27の所属。塗装は機体の上側面がサンディブラウン⑲で，下面はライトブルー⑳，翼端とスピナは図⑤のように白①－㉚。この機体は熱帯地用フィルターをつけているので図のようにフィルターを自作，主翼下面には20mm砲のポッドを自作して取付ける。（①図は1/32スケールとなっている。）

図②　Bf109Fで9/JG54の所属機，ロシア戦線で使用された冬期迷彩機で上・側面は白に近いグレー㉛＋①（1：1）㉚。下面はライトブルー⑳，翼端と胴体の帯は黄色③＋①㉟，グリーンハートのエンブレムの中には，110ページに示してある第1～第3中隊のエンブレムが記入されており，左上が第1，右上が第2，下が第3のマークとなっている。

図③　Bf109F-4/Bで JG2の所属機，塗装は機体の側面と下面はライトブルー⑳で胴体側面にRLMグレイのはん点迷彩があり，胴体の背はダークグリーン⑰，翼上面はダークグリーン⑰とブラックグリーン⑱のスプリンタータイプ迷彩。方向舵には110ページに示してある艦船撃沈マークが記入されている。

図④　Bf109G-6，5/JG3の所属機で，塗装は機体の側面と下面がライトブルー⑳，胴体側面にダークグリーンのはん点迷彩があり，胴体の背と翼上面はブラックグリーンとダークグリーンのスプリンタータイプ迷彩がある。スピナは白と黒のうず巻き塗装。なお各図の機体ともプロペラ・ブレードは黒つや消し，主車輪はダークグリーン，脚カバーの内側はダークグリーンまたはグレイとなっている。

（図と解説・橋本　喜久男）

データ（Bf109F technical data）

全幅（span）9.91m，全長（length）9.04m，全高（height）3.40m，全備重量（gross weight）2,821kg（3,402kg），発動機DB601E　1,300HP（DB605A　1,450HP）×1，最大速度（max speed）600km/hr（600km/hr），実用上昇限度（service ceiling）12,000m（12,600m），航続距離（range）570km（560km），武装（armament）MG151×1，MG17×2（MK108×1，MG151×2，MG131×2），乗員（crew）1。〔（　）内はG-6〕

〈写真左上〉Bf109G-6/Rで，エンジンの上部カバーを取りはずした機首のクローズアップ。G型主脚のホイールの状態やエンジン細部がキットの工作上参考になる。翼下面のパイプはWG21ロケット弾発射管。

〈写真上〉Bf109G-6で，主翼下面に20mm砲のポッドを装備している。この写真では主翼上面の主車輪収容部のふくらみの形状や，ループアンテナの形，キャノピ枠の状態などが詳細にわかる。主翼付根は排気のよごれをカバーするため黒く塗ってある。

MESSERSCHMITT Bf 109F and Bf 109G

Acknowledged as the "model" of aircraft model kits, the 1/32 scale kits of Messerschmitt Bf 109F and Bf 109G from Revell boost of the realistic description of the famous German aircraft during WWII. To say nothing of the correctly scale-downed engine and cockpit, the mobility device in canopy, gear, aileron and other parts enhances the value of these Revell gems.

Painting :

Fig.1. Bf 109G/Trop of 1/JG27. The top and sides of the fuselage are Revell Color (RC) 19, sandy brown, and the bottom surfaces are RC-20, light blue. The wing tips and spinner are RC-1 and 30, white, as shown in Fig. 5. This plane is the tropical type, having a filter as you see in the figure. You can enjoy making the filter yourself. You also have the pleasure of making yourself a pod for a 20 mm gun on the lower wing surfaces.

Fig. 2 is the Bf 109F of 9/JG54 used in the Russian fronts. Winter camouflage. The top and sides of the fuselage are RC-37, 1 and 30, light gray. The bottom surfaces are RC-20, light blue. Wing tips and fuselage bands are RC-4 and 30, yellow. The JG54 "green heart" includes three squadron emblems which are shown on page 110. The above left is that of the 1st, the above right is for the 2nd and the below is for the 3rd squadrons.

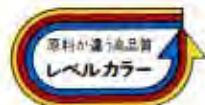
Fig.3. Bf 109F-4/B of JG2. The sides and bottom surfaces of the fuselage are RC-20, light blue, having a RLM gray spot camouflage on the sides. The top of the fuselage is RC-17, dark green. The upper surfaces are camouflaged in splinter type with RC-17, dark green and RC-18, black green.

Fig.4. Bf 109G-6 of 5/JG3. The sides and the bottom surfaces of the fuselage are RC-20, light blue, having a dark green spot comouflage on the sides. The top of the fuselage and upper wing surfaces are camouflaged in splinter type with black green and dark green. The spinner gyrates in black and white.

Propeller blades of every machine in Fig. 1 through Fig. 5 are non-glare black, main gears are dark green, and gear covers are dark green or gray. (K. Hashimoto)

ハイモデリングのための

レベル資料集

Bf109G-5。アメリカ空軍がろ獲してテストした機体で，スタンダードの塗装をはがして全面塗装とし，国籍マークはアメリカで記入したもの。外板の接続部やリベット・ラインの詳細などが明確にわかる。モデルに手を入れる場合，非常に参考になる写真である。

Ⓐ 図③の機体の方向舵に記入されているスコア・マーク。色は黒。
Ⓑ II/JG54のエンブレム。
Ⓒ I/JG54のエンブレム。
Ⓓ III/JG54のエンブレム。
Ⓔ JG21のエンブレム。

メッサーシュミット　Bf109E～G

ドイツ空軍の命運を担ったメッサーシュミットBf109。緒戦の破竹の進撃の立役者であり、敗戦まで主力戦闘機の座にあってドイツの空を守った。3万を超える生産機数は空前絶後。航空史上特筆される傑作戦闘機である。

〔前ページ〕Bf109E-1。バトル・オブ・ブリテンで、ハリケーンとスピットを相手に奮闘したE型。その最初の量産型がE-1で、写真の機体はその初期の頃のもの。胴体と主翼に7.9mmMG17機銃を2挺ずつ装備している。のちに主翼の機銃は20mmのMGFF機関砲に変った。

〔上〕Bf109E-7/Trop。DB601N（1,200HP）エンジンを装備して、胴体下に増槽と爆弾を吊せるようにしたのがE-7。写真はその熱帯地用で、66英ガロンの増槽を吊して出撃するところである。アフリカのガザラ方面に派遣された第26戦闘航空団（JG26）の所属機である。

〔下〕Bf109E-4/B。各戦闘航空団（JG）は戦闘爆撃機を1個中隊ずつ装備するようにとの指令が出されて、E-1、E-4の一部は戦闘爆撃機型に改造され、/Bの記号がつけられた。写真はE-4改造の爆撃型で、ジャッキで機体を持ち上げて550lbのSC250爆弾を装備中。胴体下のラックには110lbのSC50爆弾4発を吊すこともできた。爆撃は45度のダイブで行ない、操縦席風防両側にはその降下角を示す赤い線が画かれていた。

〔上〕Bf109F-2/Trop。F型はE型の性能向上型。写真は熱帯地用のF-2/Tropで，同型機を最初に装備した第27航空団第2連隊（II/JG27）の所属機。後方はJu88A。1942年，シチリア島にて。

〔右〕北アフリカ戦線のBf109F-4，第53航空団（JG53）の所属機。

〔下〕整備場のBf109F-4。プロペラ・スピナがはずされている。後方はルーマニア空軍のJu87D-3シュツーカ。左手の鉄製のやぐらは，エンジン交換のときの吊下げ装置。

〔上〕 尾翼に58機撃墜
記号を書いたBf109F，
戦中にドイツ空軍の最
戦闘機パイロットが葬っ
敵機の総数は約7万機,
機以上撃墜の超エースが
人、200機以上が13人、
機以上の戦果をあげた
は103人も記録されてい
昼間の空戦では、このB
の働きによるところが大
かった。

〔左〕 Bf109の風防,
機は最終型まで、この
ある角ばった横開き式の
ャノピで戦いぬいた。

〔下〕 113ページ上と
じくBf109F-2/Trop
首側面のスーパーチャー
ャー吸気口には、ダス
フィルターがつけられて
る。

〔上・下〕Bf109G-10。1942年の春頃からF型に代って生産されたG型"グスタフ"は、Bf109のなかでもっとも多く作られた型。大戦末期には、全戦線にわたって配備されている。G-10は胴体の13mmのMG131機銃2挺のほかに、エンジン上には20mmのMG151と30mmのMK108機関砲両方が装備できるようにしたもの。G型のなかでは、このG-10がもっとも高速であった。

〔下〕Bf109G-6/R6。G型で最初に量産に入ったのがG-6。胴体のMG131機銃2挺のほかに主翼下にMG151機関砲2門を懸吊式に装備したのがG-6/R6。そのほか胴体下に551lbのSC250爆弾1発を吊すこともできた。写真ではその懸吊装置が見える。写真の機体は第27航空団第1連隊（1/JG27）の所属機。G型では次第に弱体化した武装を思い切って強化している。

〔上〕Bf109G-2。カウリング外板をはずしてエンジンの整備にかかるところ。第54航空団第2連隊（II/JG54）の1機。〔下〕笑顔でブリーフィングをする“グスタフ”のパイロットたち。

〔下〕整備中のBf109G-2。DB605A-1エンジン（1,475HP）が顔をのぞかせている。これも胴体に“グリューン・ヘルツ”のマークをつけたJG54の所属機。1942年夏、東部戦線にて。

〔上〕Bf109G-4。G-1からG-4の武装はエンジン上の20mm砲1門のほか胴体が7.9mmMG17　2挺で、MG17を13mmのMG131に代えたG-5以後の外形上の特徴である機首両側のコブがなかった。写真は東部戦線の第3航空団第2連隊（II/JG3）機。

〔上〕これも東部のロシア戦線に送られたBf109G。〔下〕風車の見えるオランダの基地に待機するBf109G-5。Bf109のG型が最初に空戦をしたのは1942年5月。スピットファイアのV型とは、互格以上の勝負をした。

水上偵察機

川西94式1号／2号水上偵察機

川西94式水偵は安定性、操縦性が優れており、耐波性もばつぐんで、当時の世界水準をぬく傑作水偵。水冷の91式エンジン装備の1号と空冷の瑞星11型を装備した2号の二つのタイプがあった。昭和10年から太平洋戦にかけて、索敵や連絡に広く使われている。

Kawanishi Type 94-Ⅰ/Ⅱ Reconnaissance Seaplane (E7K1/2)

E7K1s of Maizuru Air Corps.

［上］編隊で飛ぶ94式1号水偵（Ｅ７Ｋ１）。舞鶴航空隊の所属機である。［下左］水上機基地に憩う水偵群。手前の2機は94式2号水偵（Ｅ７Ｋ２）で、その後方右手に95式水偵、左にうしろ向きの94式2号水偵、さらに左端に零式小型水偵（Ｅ14Ｙ１）が見える。94式2号水偵は空母"龍驤"の所属機。［下右］同じく空冷エンジン装備の94式2号水偵。水上機母艦"千歳"に配属されている1機。

E7K2 belongs to Light Carrier CHITOSE.

中島95式水上偵察機

Nakajima Type 95 Reconnaissance Seaplane (E8N1)

94式水偵が複葉3座の傑作水偵とすれば、中島95式水偵（E8N1）は複葉複座の傑作水偵。これも昭和10年に採用されて以来、大戦末期まで幅広く使われている。空戦で敵の戦闘機を撃墜したり、急降下爆撃で小型艦艇を撃沈するなどの異能ぶりを発揮した水偵でもあった。寿2型改1エンジンを積んだ初期の生産型を1号、寿2型改2に換装した型を2号とも呼んだ。

上＋下、デリックに吊して揚収中の95式水偵。献納機で報国352号機。尾翼の記号では、空母"赤城"配属の2号機だが、艦は"長門"と思われる。下の写真では、方向舵をはずしているのに注意。

『右上』カタパルトにセットされる1機。エンジンはすでに始動している。移動台車などがよくわかる興味ぶかいスナップ。『右下』これも揚収される1機。

〔上〕“長門”から射出される95式水上偵察機。水偵の尾部下方にカタパルトの先端が見える“長門”の右舷の後方を望むスナップで、手前に見えるのは2連装の4番12.7サンチ高角砲、その下方に1本海につき出ているのは14サンチ副砲。〔下〕帰投した95式水偵。これも“長門”からの撮影と思われる。

E8N1 takes off from Battle Ship NAGATO.

ボールトン ポール デファイアント③

2次大戦機アルバム

デファイアントは1942年1月で戦闘機としての任務が解かれ、高速射撃訓練用の標的曳航機として再出発することになった。マーリンIIIエンジン装備のF.Mk.Iも同年4月から約150機が標的曳航のT.T.Mk.IIIに改造されている。写真上と下のN3488機はMk.I改造標的機の原型で、背部の砲塔を除いて標的のウインチ操作員席とし、後部胴体下に標的収納用のボックスを設け、胴体右側面に風車駆動のウインチ装置をとりつけるなどの改造をしている。

〔上〕第264スコードロンに装備されて夜間戦闘機として使われたF.Mk.Iの1機（N3313）。この機体も、のちに標的曳航機に改造されて、第10航空射撃学校に配備されている。

〔下・右ページ3枚〕デファイアントを標的曳航機として使うことは、1940年中に決定しており、翌41年6月にT.T.Mk.I 150機が発注されている。T.T.Mk.IはF.Mk.IIをベースに改造したもので、原型1号機が飛んだのは42年1月 その後、戦闘型の生産のは中止されて、生産ラインにあった40機のF.Mk.IIは、すべてT.T.Mk.Iとして工場を出ており、すでに完成していたF.Mk.IIの数機もT.T.Mk.Iに改造された。その頃、重量軽減のために1,620HPのマーリン24エンジンを積んだT.T.Mk.IIの案も出されたが、前述のように、戦闘機の任務を解かれて処遇に困っていたF.Mk.IをT.T.Mk.IIIとして改造することで、T.T.Mk.II計画は中止された。

写真右上はT.T.Mk.Iの原型。下と右下の写真で、標的のウインチを駆動する風車がよくわかる。

DEFIANT T.T. Mk I
MERLIN.
MAY 1944.

〔上・下〕1943年から44年に入って、戦線が次第に拡大するにつれて、デファイアント標的曳航機の活動範囲も広まった。写真の機体は熱帯地用の改造を受けて、中東やアフリカ、インド方面へ送られたT.T.Mk.1／Trop。機首下面に大きなダスト・フィルターを装備している。

最大の特徴であった背部の砲塔の重さのために所定の戦闘機の任務をおろされたデファイアント。昼間戦闘機から夜戦、救難機とあわただしく任務を変えて、四つめの標的曳航機の役目で、どうにか面目をほどこすことになった。この任務では、砲塔をとり去ってすっきりしたデファイアであるが、標的曳航装備で性能はさらに悪くなっているという。

昼間迎撃戦闘部隊では第264スコードロンで働き、夜間戦闘機部隊では第85スコードロン以下12の中隊に装備され、救難の任務では5個中隊、標的曳航機としては射撃学校のほか7個中隊で使われている。

DR967

エアラインの翼

BOAC　英国航空　⑩

〔上〕BACスーパーVC-10。BOACがコメット機の後継として発注したVC-10。リアエンジン4発の流麗な外形、素直な操縦性のエアライナーとして試乗したパイロットのあいだでは好評であったが、セールスは意外とふるわず、全部で55機が売れたのみで、英国以外の航空会社が装備したのはわずかに9機。BOACが発注したVC-10（モデル1101）は1号機が1962年6月29日に初飛行、64年春までに12機を受領して路線に投入しており、東京空路にもお目見えしているのはご承知のところ。

BOACのVC-10標準型の発注機数は35機であったが、のちに標準型は12機に減らし、ストレッチ型のスーパーVC-10　30機の発注に切りかえた。しかし政府からの要望で、スーパーVC-10の装備は17機に減らされている。スーパーVC-10は標準型のコンウェイRCo.42（9,525kgst）をRCo.43エンジンに換装、胴体を3.96m延長して客席最大139席（標準型は109席）としたもの。BOACでは65年4月1日から就役させ、現在でも大西洋と南太平洋路線に飛んでいる。写真の機体（G-ASGI）は、スーパーVC-10の9号機である。

〔下〕BOACが1960年から就航させたボーイング707。写真の機体は、7機装備した貨客混載型の707-336Cである。

(Photos by Mr. Nils-Arne Nilson)

▶幕を閉じるスウェーデンの“航空発祥の地”

“ブルトフタ飛行場”物語〈2〉

先月号につづいて、昨年末に閉鎖されたスウェーデン航空発祥の地“ブルトフタ飛行場の翼”たち。

〔上・下〕既報のように2次大戦中スウェーデンは中立を保ち、ブルトフタは両陣営機の不時着場として使われた。写真上はN.A.ニルソン氏がとらえた決定的な瞬間。不運な不時着機B-24リベレイターが右翼を滑走路手前の丘にひっかけたところ。同機は地面にたたきつけられて写真下のように炎上。手前は無事着陸した僚友のB-17。

〔上〕ブルトフタで炎上するスウェーデン空軍第10戦闘連隊（F10）のJ20。スウェーデンでは1940年11月に60機のレッジアーネRe.2000をイタリアに発注、翌41年初めからマルメで組立てて第10戦闘連隊に装備した。制式名はJ20。同連隊では41年5月から45年8月まで使用している。J20は当時のスウェーデン空軍では最高速の戦闘機。国境線を越えて侵入する連合国、枢軸国両陣営の飛行機を迎撃して、ブルトフタ飛行場に誘導するのがその任務であった。越境する飛行機は、ドイツ攻撃の帰途不時着するB-17とB-24がいちばん多かったという。中立を保ったスウェーデンであったが、大戦中に空戦で5機を失なっており、その1機が写真上のJ20。1945年4月、誘導中のドルニエDo.24から不意に攻撃されたものという。

〔下〕終戦の頃は、スウェーデン国産の新鋭戦闘機J22も第10戦闘連隊に装備されて、ブルトフタに姿を見せた。1941年10月から製作が始められた本機は、翌42年3月に初飛行、43年11月から空軍に引渡され、1952年まで使われている。J20がP-47に似た外形であったが、J22はFw190を思わせる"風貌"であった。